



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-4930 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 73 75 07  
Fernschreib-Nr. 111800  
DVR: 0090204

Zl. 5901/42-Info-88

2143/AB  
1988 -07-15  
zu 2338/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Hesoun und Genossen vom 14. Juni 1988, Nr.  
2338/J-NR/88, "Verletzung der Kollektivver-  
tragsfreiheit als Teil der Koalitionsfreiheit  
durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde"

Zu der Anfrage erlaube ich mir, folgende grundsätzliche  
Stellungnahme abzugeben:

Gemäß § 74 Abs. 2 LFG 1957 sind für einen öffentlichen Flug-  
platz vom Flugplatzhalter Benützungsbedingungen aufzustellen.  
Dabei sind auch die Bedingungen festzulegen, unter denen der  
öffentliche Zivilflugplatz von allen Teilnehmern am Luftver-  
kehr benutzt werden kann. Diese, vom Flugplatzhalter erstell-  
ten Benützungsbedingungen sind gemäß Abs. 3 dem Bundesmini-  
sterium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Genehmi-  
gung vorzulegen.

Im Abs. 3 wird ausdrücklich normiert, daß "diese Genehmigung  
zu erteilen ist, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher  
Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist." Diese  
Bestimmung ist im Sinne des Gesetzes dahingehend zu inter-  
pretieren, daß die zur Genehmigung zuständige Behörde bei  
jedem Antrag die Frage zu prüfen hat, ob ein sicherer und  
wirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes gewährleistet ist.  
Diese Bestimmung - im speziellen der Begriff "wirtschaft-  
licher Betrieb" - ist einem umfassenden Sinn von der Behörde  
zu prüfen. Es geht also nicht darum, ausschließlich die Wirt-  
schaftlichkeit der Betriebsgesellschaft zu prüfen, sondern

- 2 -

vielmehr auch darum, das im LFG grundsätzlich normierte "öffentliche Interesse" bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Behörde hat daher auch vor der Genehmigung die gesamtwirtschaftlichen Interessen zu beachten.

Durch eine entsprechende Kostenanalyse der Flughafenbetriebsgesellschaften bzw. durch eine Begutachtung der den Tarifordnungsanträgen beigeschlossenen Tarifikalkulationen erfolgt eine entsprechende Prüfung der verschiedenen Kostenkomponenten, die aus dem Betrieb der Zivilflugplätze entstehen.

Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde verfolgt seit längerem das starke Ansteigen der Kosten und damit der Flughafentarife. Diese Entwicklung hat bereits dazu geführt, daß die Tarife der österreichischen Flughäfen insbesondere die des Flughafens Wien-Schwechat, bei den verschiedensten internationalen Vergleichen im Spitzenfeld zu finden sind. Laut einer Studie der ICAO (International Civil Aviation Organization, Montreal) gehört Wien bereits zu den teuersten Flughäfen der Welt. Unter 153 untersuchten Staaten liegt der Flughafen Wien-Schwechat bezüglich der Landegebühren einer DC-9 an 9. Stelle, einer B-707 an 7. Stelle und einer B-747 an 12. Stelle. Gemäß einer anderen Untersuchung der ITA (Institut du Transport Aérien, Paris), in der die Kosten von 23 westeuropäischen Flughäfen untersucht werden, liegt der Flughafen Wien-Schwechat bezüglich einer B-747 an 2., eines Airbus A-300 an 3. und einer B-737 ebenfalls an 3. Stelle.

Diese Entwicklung läßt für die Zukunft befürchten, daß die Destination Wien zurückgenommen und bis zu einem gewissen Ausmaß die Flughäfen Zürich und Budapest sowie in späterer Folge auch München als Ersatz für Wien angeflogen werden. Da dies zu einer Beeinträchtigung österreichischer luftverkehrs-politischer Interessen führen würde, sieht sich die Oberste Zivilluftfahrtbehörde veranlaßt, mit den Flughafenbetreibern in Gespräche einzutreten, inwieweit die Kostenentwicklung

- 3 -

eingedämmt werden kann. Dabei werden sämtliche Kostenkomponenten untersucht, nicht zuletzt auch der Personalaufwand. Tatsächlich beträgt der Personalaufwand des Flughafens Wien-Schwechat, der zwischen 1982 und 1987 jährlich durchschnittlich um rund 9,5 % angestiegen ist, nahezu die Hälfte des Umsatzes, der Durchschnittstarif hat sich im gleichen Zeitraum jährlich um rund 5,5% erhöht, also deutlich höher als die Inflation.

Abschließend möchte ich festhalten, daß es außer Zweifel steht, daß das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr keine Zuständigkeit im Rahmen von Kollektivvertragsverhandlungen besitzt. Im zitierten Schreiben an die Geschäftsführungen der österreichischen Flughäfen wurde lediglich auf die Probleme und Konsequenzen hingewiesen. Derzeit wird im Rahmen einer Reihe von Besprechungen zwischen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und dem Flughafen Wien-Schwechat versucht, alle Probleme gemeinsam zu analysieren und eine vertretbare Lösung zu erzielen.

Wien, am 12. Juli 1988

Der Bundesminister

Streicher eh.

